



Renault Clio 3.0 V6

- 1. Provkörning Audi A5 e-Hybrid**
- 2. Kia EV2 är den söta lillbilen**
- 3. Vi har kollat in nya Porsche Cayenne**
- 4. Toyotas pickup nu i helt elektrisk**
- 5. Volvo EX60 får 810 kilometer räckvidd**
- 6. Specialversion av GR Yaris**
- 7. Premiär för Mazda CX-6e**
- 8. Premiär för Kia K4 Sportswagon**
- 9. Husvagnen byggd för elbilar**
- 10. Fyrhjulsdriven Scania för tuff terräng**
- 11. Alfa Romeo 147 GTA**
- 12. Goliath GP 700 Sports Coupé**
- 13. Renault Clio V6**
- 14. Bantam Boulevard Delivery**
- 15. Grattis Opel Ascona**

Teknikens Värld

1. Provkörning Audi A5 e-Hybrid S Line 270 kW quattro S tronic

Av Linus Pröjtz

Publicerad 2 jan 2026 kl 07.00

För första gången blir Audi A5 kombicoupé samtidigt som den spänstiga fyrdörrarsformen behålls. Den här bilen övertygar, men till vilket pris?



Det råder inga tvivel om att det har blivit dyrt, snudd på hysteriskt dyrt med bilar. Det nya normala verkar vara en halv miljon för en familjebil och då handlar det inte om guldkant på tillvaron. Begreppet fartblind kan appliceras på många delar av verkligheten och frågan är om hastigheten i prisutvecklingen har varit precis så snabb – så att man blir fartblind.

Nu ska vi inte, så att säga, måla för mycket fan på väggen. Vi ska inte heller generalisera för mycket, men jag vill ändå ta ett sex år gammalt exempel. Då testade vi [Audi A5 Sportback 2,0 TFSI 252 hk quattro Proline Sport S tronic](#), alltså föregångaren till provkörningsbilen. Förvisso ingen laddhybrid, men ändå inte helt olik. Den testade bilen var dessutom hyfsat välutrustad. Priset då var 473 400 kronor. Det gjorde den till näst dyrast i testet, bara [Volkswagen Arteon 2,0 TSI 280 DSG 4Motion GTR](#) var värre med sina 499 900 kronor. [Opel Insignia](#) däremot kostade 319 900 kronor.

Det här är nytt

Kombicoupé. Bagageluckan öppnar stort vilket ger en helt annan tillgänglighet vid lastning och lossning. Smart.

Stora batteriet. Med 20,7 kWh tillgänglig kapacitet ska räckvidden bli runt 10 mil på el. Högst modernt med andra ord.

Mer regenerering. Svårt ord, men enkel funktion. Nu ska bilen genom elektriska drivlinan kunna bromsa mer vid gasläpp.



*Bitvis utspridda funktioner, men trots det en bra förarmiljö.
Trådlös mobilladdning framför mugghållarna.*

Vår provkörda bil landar på 719 200 kronor. Men jag tror ingen betalar det, i stället väljer man Edition-versionen för 669 000 kronor. Vilket ändå är snudd på 200 000 kronor högre pris än vad den där testbilen kostade... och 350 000 kronor mer än för den där Opeln. Inga liknelser i övrigt.

Nog ältat om det där. Kanske mest för att det inte stärker resten av den här storyn, att mosa på om hur dyr Audi A5 e-hybrid S line 270 kW quattro S tronic nu är. För det är nämligen så här – det här är en riktigt trevlig bil att åka runt i. Det är en trevlig bil att titta på, i mina ögon, och jag trivs faktiskt med det mesta när det gäller den här röda skapelsen. Bortsett från priset då.

Bra räckvidd på el

S line 270 kW quattro S tronic-versionen är så att säga värstingen i familjen. Audi uppger systemeffekt på 367 hästkrafter där ungefär en tredjedel kommer från elmotorn. I detta laddhybridutförande har A5 ett batteri på 25,9 kilowattimmar, varav 20,7 kWh är användbara. Räckvidden för blandad körning ska enligt Audi ligga på 9,7-10,7 mil och vi kommer 9,6 mil längs vår räckviddsslinga. Det får anses vara ett vettigt resultat och dessutom är det en högst användbar räckvidd för väldigt många som är sugna på en laddhybrid. Dessutom upplevs A5 som en trevlig bil att köra på eldrift. Förbrukningen på 2,16 kWh/mil är kanske inget att skriva hem om egentligen, men vi har sett värre.

Än så länge kanske A5 inte framstår som en övertygande pjäs, men det ska vända. Just det faktum att Audi nu bygger A5 som en kombicoupé passar den här bilmodellen riktigt bra. Den låga taklinjen tillsammans med den långsträckta profilen är kvar samtidigt som lastutrymmet blir betydligt mer lättillgängligt. Synd att man inte gjorde så från början med A5 när modellen lanserades redan 2007, men bättre sent än aldrig.



Exakt varför Audi har placerat strålkastarreglage på dörrsidan – det förstår vi inte

Så vad tilltalar? Framförallt körupplevelsen. Vår provkörda bil är utrustad med S line sport-chassi vilket ger en sänkning på 20 millimeter jämfört med standardversionen. Dessutom rullar den här bilen på 20-tumshjul, vilket ger en bra vägkänsla. Det är kort och gott trevligt att vistas bakom ratten.

Provkörningen går längs allt från klassiska och ökända Bogesundsvägen ut mot Vaxholm norr om Stockholm, till E4 söderut och småvägar genom Småland på tvären. Jag har så att säga kört igenom den här bilen.

Styrningen är bra avvägd för all typ av körning. Rattens motstånd är lagom tungt och A5 går spikrakt på vägen när jag vill ha riktningsstabilitet. Samtidigt är den snabbsvängd med skön balans i de allra kurvigaste partierna. Det finns en skön tyngd i hur bilen uppträder, samtidigt som den aldrig känns obalanserad. Oavsett vägtyp och underlag går den här bilen precis så stabilt och inspirerande som jag vill. Det är kort och gott en trevlig bil att köra, med ett sportigt anslag.

Körställning och förarmiljö är bra den också. Stolarna, de motordrivna S line-stolarna, ger mycket bra stöd för kroppen även under längre etapper. Ryggstödet kan tyckas vara lite i smalaste laget, men det passar mig. Här är rådet att provsitta de olika stolarna som erbjuds.

Hög ljudnivå med stora hjul

Sittkomforten är bra och stötkomforten är godkänd. Extrautrustad med 20-tumshjul och sportiga däck, här i form av Continental SportContact 7 i dimension 245/35 ZR20 runt om, blir gången hårdare. Det stör inte fullt så mycket, men ljudnivån blir för hög. Mängden vägljud borde vara lägre och bättre då att gå på de 19-tumshjul som ingår i standardutrustningen till den här versionen.



Bagageutrymmet, det är vad du ser. Inget extra utrymme under golvet

Under provkörningsperioden hinner jag kliva in och ur och sedan kliva in i bilen ett flertal gånger. Jag hinner lära känna Audi A5 e-hybrid S line 270 kW quattro S tronic ganska bra och det är en trevlig bil. Den för A5 nya karosstypen gör nytta, det är praktiskt med kombi-coupé-lösningen. Det har det ju alltid varit, men det krävdes kanske Teslas framgång med Model Y för att karosstypen åter skulle bli aktuell för vissa? Oavsett är det en vinst att kunna lyfta ner i ett bagageutrymme, i stället för att sticka in packningar i en sedankaross.

Bränsleförbrukningen vid långresa i makligt tempo landar runt 0,7 l/mil. Varken bra eller dåligt egentligen, men den kombinerade kraften från el- och förbränningsmotorn ger bilen rappa prestanda.

Något mer att klaga på? Jo, en grej. Det visar sig redan vid första tankningen att bränsleröret är för snävt, det går inte att hålla fullt vid pumphandtaget – då slår det ifrån. Först tänker jag att det är fel på pumpen, men efter att ha testat vid fyra olika pumpar knyter jag det återkommande problemet till bilen. Är det unikt för det här exemplaret lyckas jag inte få reda på, men störande är det. Synd på en i övrigt trevlig, om än för dyr, bil.



Audi A5 e-Hybrid S Line 270 kW quattro S tronic

Pris: Från 669 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 12,5:1. Borrning/slag 82,5/92,8, cylindervolym 1 984 cm³. Max effekt 252 hk (185 kW) vid 5 000–6 500 r/min, max vridmoment 380 Nm vid 1 600–4 500 r/min. Elmotor, max effekt 143 hk (105 kW), vridmoment 350 Nm. Max systemeffekt 367 hk (270 kW), sammanlagt vridmoment 500 Nm. Batteri 25,9 kWh varav 20,7 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/–.

Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 235/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 483, bredd 186, höjd 141, spårvidd f/b 162/161. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 2 085, maxlast 570, max släpvagnsvikt 1 900. Tank 46. Bagagevolym (VDA-liter) 331–1 175 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,1 s, toppfart 250 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,65 l/mil. CO₂ 47 g/km. Räckvidd el 9,7-10,7 mil.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

RIVALER:**Hyundai Ioniq 6 AWD Advanced**

Liknande specifikation, men i verkligheten väldigt olika. I det här utförandet fyrhjulsdriven med 239 kW (325 hk) och välutrustad.

Pris: 699 900 kronor.

**BMW 330e M Sport**

Med kombikaross samt liknande utrustning och räckvidd på el blir BMW 330e nästan 100.000 kronor billigare än A5. Smart val.

Pris: 579 500 kronor.



2. Kia EV2 är den söta lillbilen med den välbekanta insidan

Av Christoffer Gullin

10 jan. 2026



FILM: <https://youtu.be/YgAhOgNalhM>

Det här är Kia EV2, den minsta elbilen på endast drygt 4 meter.

Trots det har man fått till ett bra baksäte i bilen och interiören är i övrigt det vi sett från Kia tidigare.

I videon går jag igenom utrymmen och specifikationer om det vi vet gällande nya Kia EV2.



FILM: <https://youtu.be/-WzWxlaPLik>

3. Vi har kollat in nya Porsche Cayenne

Roger Åberg 2026-01-11 kl 17:30

I elektrisk form



Att bedöma en Porsche som står still är idioti, det är ju när de körs som de glänser. Det har vi sett med elektriska Macan till exempel. Den är varken speciellt smart i inredningen eller speciellt annorlunda är brodern Audi Q6, men när man börjar köra så blir skillnaden stor.

Jag ska därför hålla mig ifrån att säga eller hylla nya, elektriska Porsche Cayenne innan jag kört den, vilket nog än tur för Porsche. För stillastående faller jag inte av stolen.

Vi börjar med att det är en FET bil. Där har de lyckats, om det nu var syftet. Gamla Cayenne var stor, men bara en stor SUV. Den här är verkligen fet. Fronten har tillräckligt många veck och saker som händer för att den gigantiska bilen ska kunna ha en Porsche-look. Men det känns som att man blir uppäten. Öppnar man bakluckan blir man glad. En bil som är 5 meter lång och så här stor ska ju kunna lasta lite, och här går det in 781 liter. Det är enormt. Ändå värt för en så här stor bil. I bagaget finns även ett strömuttag, praktiskt och härligt.

Väl på insidan känner vi igen oss. Här är det väldigt likt inredningarna i Taycan och Macan, och det är ju inte nödvändigtvis dåligt. Frågan är om det räcker. Den nya, halvvikta skärmen i mitten känns otroligt tramsig. Det känns inte som att de använder vecket för att dela upp innehåll och då blir det bara opraktiskt och dumt. Man har gjort något för att man kan rent tekniskt, och det är inte värdigt Porsche.

Min första känsla är att Cayenne är otroligt fet och vräkig, men kanske lite utan den stil jag förväntar mig från Porsche. Lite för vulgo. Å andra sidan kan de som vill ha något som inte tar så mycket plats köpa en Macan, och jag tror att det är positivt att Macan och Cayenne verkligen är olika. Bensinversionerna var ju väldigt lika varandra, förutom storlekskillnaden. Den här fick mig inte att falla av stolen, men jag vill verkligen köra den!



Roger Åberg



4. Toyotas ”oförstörbara” pickup nu i helt elektriskt utförande

Posted by Kristofer Rask

januari 13

Toyota Hilux är en pickup som ofta lyfts fram som en tålig och oförstörbar pickup lämpad för de mest krävande uppgifterna. I samband med motormässan i Bryssel visade Toyota upp vad man kallar för en helelektrisk version av ”den oförstörbara pickusen”.



Helt elektriska Toyota Hilux BEV delar samma rambyggda konstruktion som övriga Hilux-versioner där det helelektriska systemet ger en mjukare, mer lättsam och tyst drift. Den är utrustad med ett batteri på 59,2 kWh vilket ska ge en WLTP-räckvidd på 257 km vid blandad körning och upp till 380 km vid stadskörning.

Pickupens e-axlar fram och bak ger permanent fyrhjulsdraft och ett system som levererar 205 Nm i vridmoment på framaxeln och 268 Nm på bakaxeln.

Pickusen får en lastkapacitet på 715 kg och en dragkapacitet på 1,6 ton.

Toyota säger att Hilux BEV är anpassad för företagskunder som kräver kvalitet och hållbarhet samtidigt som man behöver en seriös terrängkapacitet vilket kombineras med att kunna köra utan CO₂-utsläpp.



Den elektriska drivlinan och batteriet har placerats på ett sätt som säkerställer en fortsatt hög terrängprestanda. Markfrigången är 212 mm och maximalt vadningsdjup är i nivå med övriga Hilux-versioner vilket är 700 mm.

Ett Multi-Terrain Select-system har utvecklats specifikt för Hilux BEV och anpassar bromsning och vridmoment för att ge förbättrad kontroll på krävande underlag. Toyota Hilux BEV lanseras i början av 2026. Idag finns inga svenska priser.



FILM: <https://youtu.be/3j8u8xk-oNI>



Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

Mer information och kontakt.



5. Officiellt: Volvo EX60 får 810 kilometer räckvidd på en laddning

Posted by Kristofer Rask

januari 8, 2026



Volvo EX60 kommer med fyrhjulsdraft och upp till 810 kilometer i räckvidd på en laddning. Det avslöjar Volvo nu inför den stundande lanseringen om ungefär två veckor.

– EX60 är designad för att förändra spelplanen. Med vår nya elbilsarkitektur tar vi itu med de största farhågorna som kunder har när de överväger att byta till en helt elektrisk bil.

Resultatet är klassledande räckvidd och snabbbladdningshastighet, vilket markerar slutet för räckviddsångest, säger Anders Bell, Chief Technology Officer på Volvo Cars i en kommentar.

Volvo fortsätter med att berätta att det inte bara är den Volvo-elbil som har den längsta räckvidden hittills. Den kommer också briljera vid snabbbladdaren. I praktiken ska det vara möjligt att ladda på med 340 kilometer räckvidd på endast 10 minuter vid en 400 kW-snabbbladdare.

För att maximera laddningen har Volvo Cars också implementerat teknik från Breathe Battery Technologies som ständigt kan justera hur batteriet tar in ström, vilket håller det i sin ideala driftszon hela tiden och i alla väderförhållanden.

Den 800-voltsbaserade elbilen bygger på nya SPA3-plattformen som enligt Volvo ger maximal effektivitet i bilens system och gör det möjligt att uppnå en elektrisk räckvidd som matchar bensinbilar.

Volvo fortsätter med att berätta att EX60 är byggd med ett direkt integrerat batteri i bilens struktur enligt "cell to body"-teknik och har utrustats med nya egenutvecklade elmotorer som ger EX60 ytterligare energi- och vikteffektiv.



Volvo EX60 får också smarta förvaringslösningar avslöjar ny teaser



Den nya elbilen är den första från Volvo som byggs med megacasting där hundratals mindre delar ersätts med en precisionsgjuten del. Något som enligt Volvo också ska bidra till att minska bilen vikt och därigenom bidra till förbättrad räckvidd.

Volvo EX60 kommer ha premiär den 21 januari.



Kristofer Rask

6. Specialversion av GR Yaris

Publicerad 2026-01-09 08:50

Text Emanuel Gylling

Det finns hur mycket som helst att hämta ur Toyota GR Yaris. Både prestandamässigt och försäljningsmässigt. Toyota Gazoo Racing släpper nu en specialversion som kommer i 100 exemplar till Europa och lika många till hemmamarknaden Japan.



Det fullständiga namnet är GR Yaris Morizo RR, och som insatta märkesfans säkert förstår har koncernchefen Akio Toyoda haft ett finger med i spelet. Toyota deltog tre gånger på Nürburgrings 24-timmarslopp under pseudonymen Morizo Kinoshita.

Det var också på Nürburgring som lärdomarna togs för att skapa den här specialversionen. All downforce från den stora bakvingen har lett till en ny chassisetup för att klara mer ojämna underlag, som just på Nordslingan.

Ett nytt körläge kallat "Morizo" sätter drivfördelningen 50/50 mellan hjulparen, och på utsidan har en ny frontspoiler samt sidokjolar och kolfiberhuv tillkommit. Samtliga bilar lackas i kulören Gravel Khaki, givetvis valt av Morizo själv.

Lanseringen sker under våren, men någon prisuppgift finns inte ännu.



7. Premiär för Mazda CX-6e: Ny elbil till Sverige

Publicerad 2026-01-09 13:17 (uppdaterad 2026-01-09 13:31) Text Erik Söderholm

Mazda lanserar en ny elsuv som ska börja levereras till svenska köpare senare i år. Men det finns en viktig nackdel att känna till.



Efter sedanmodellen 6e utökar Mazda nu elbilsutbudet med ytterligare en modell. Den här gången handlar det om suven Mazda CX-6e.

I andra länder säljs modellen under namnet EZ-60 och grundtekniken kommer från Kina, i form av Mazdas kinesiska partner Changan.

Mazda CX-6e har ett 78 kWh-batteri av LFP-typ och en elmotor som driver bakhjulen. Det finns inga uppgifter om att någon fyrhjulsdriven version ska lanseras, så köparna får alltså hålla tillgodo med bakhjulsdrift. Däremot finns uppgifter om att modellen även kommer med **bensinmotor som räckviddsförlängare**.

Till skillnad från många andra elbilar blir Mazda CX-6e ingen prestandaprojektil. Effekten är relativt beskedliga 258 hästkrafter, vridmomentet "bara" 290 Nm och 0–100 km/tim går på 7,9 sekunder.

Räckvidden hamnar på 48,4 mil vilket är något bättre än exempelvis BMW iX1 eDrive20, men sämre än instegsversionen av Tesla Model Y.

Snabbladdningseffekten är 195 kW vilket är betydligt mer än sedanmodellen 6e. Den har fått **kritik för sin dåliga snabbladdningsförmåga**. Mazda CX-6e uppges också ha en jämn laddkurva och att ladda 10–80 procent ska gå på 24 minuter.

De svenska priserna börjar på 539 900 kronor – 40 000 kr mer än sedanmodellen 6e – och leveranserna påbörjas närmare sommaren.



Interiören i Mazdas elbilar skiljer sig rejält från märkets övriga modeller. CX-6e har en enorm pekskärm på 26 tum som sträcker sig mot passagerarsidan och digital innerbackspiegel.



Mazda CX-6e får infällbara dörrhandtag och digitala backspeglar



Erik Söderholm



<https://youtu.be/M9846z0-zr0>



Mazda CX 6e nya elbilen kommer även med bensinmotor



Priserna klara Mazda 6e så mycket kostar elbilen

8. Premiär för Kia K4 Sportswagon – ny kombi till Sverige

Publicerad 2026-01-13 10:10 (uppdaterad 2026-01-13 16:23) Text Erik Söderholm

Kia gör något så ovanligt som att lansera en ny kombimodell. Men jämfört med föregångaren Ceed saknas än så länge en viktig detalj.



Kombibilarna har inte haft någon enkel resa på bilmaknaden de senaste åren. Många bilköpare väljer i stället en suv, och utbudet av praktiska kombibilar har minskat rejält.

Men Kia går nu mot strömmen och visar en kombiversion av nya modellen Kia K4. Den presenterades med **halvkombikaross i september** och ska ersätta långköraren Ceed.





Kia K4 Sportswagon är 4,70 meter lång vilket gör den drygt åtta centimeter kortare än Volvo V60 men sex centimeter längre än Volkswagen Golf Sportscombi.

Bagageutrymmet har plats för 604 liter vilket faktiskt är marginellt färre än Volkswagen Golf. Men jämfört med Volvo V60 är Kia rena storlastaren – K4 rymmer 123 liter mer än V60.

En viktig detalj är dock att mildhybridversionerna av Kia K4 Sportswagon bara lastar 482 liter. Det är 122 liter mindre än bensinversionerna och i samma klass med Volvo V60.

Kia K4 Sportswagon kommer med bensinmotorer eller som hybrid. Insteigsversionen har en 1,0-liters bensinmotor med 115 hk, och den finns även som mildhybrid. Modellen kommer även med en större 1,6-litersmotor på 150 eller 180 hk.

Utbudet ska kompletteras med en fullhybrid under 2026, men det finns inga uppgifter om det blir någon laddhybrid. Föregångaren Kia Ceed har länge varit populär som laddhybrid. Kia K4 Sportswagon dyker upp i Sverige till sommaren. Priserna är inte klara.



Mer från Vi Bilägare: [Kias storsäljare försvinner – här är ersättaren](#)



9. Husvagnen byggd för elbilar och långa vistelser utanför elnätet

Posted by Kristofer Rask

januari 12, 2026

Det Kalifornienbaserade husvagnsföretaget Evotrex presenterar nu Evotrex-PG5, en husvagn som beskrivs som världens första som kan generera sin egen el.



FILM: https://youtu.be/_R-c5miGzcY

Husvagnen är speciellt utvecklad med ett fokus på ett elbilsanpassat friluftsliv och längre vistelser utanför elnätet.

PG5 har ett eget fullt integrerat energisystem som kombinerar ett LFP-batteri på 43 kWh, solceller på 1,5 kW samt en gasdriven generator. Tillsammans ska systemet kunna leverera över 270 kWh användbar energi per cykel.



Invändigt erbjuder PG5 en bostadslig standard med dubbelsäng, omvandlingsbar sittgrupp, komplett badrum samt kök med induktionshäll, varmluftsmikro och ett stort kylskåp.

Det gör det möjligt att driva klimatanläggningen, hushållsapparater och annan utrustning under längre perioder utan extern elanslutning. Husvagnen stödjer även V2L vilket innebär att el kan matas ut till verktyg, matlagingsutrustning och annan campingutrustning direkt från husvagnens elsystem.

En av de mer uppmärksammade funktionerna är RangeBoost som är ett V2V-system som gör möjliggör tvåvägs-laddning mellan husvagnen och det eldrivna dragfordon. Syftet är att stödja batterinivån i dragbilen under färd och därmed förlänga den praktiska räckvidden. Enligt Evotrex öppnar detta upp för körning längs rutter som tidigare varit svåra eller opraktiska för en eldriven dragbil.

För att underlätta körning och manövrering är husvagnen utrustad med ett aktivt drag-assistanssystem. En kraftsensor i draget samverkar med en elektrisk motor som tillför exakt rätt moment i realtid. När husvagnen kopplats loss kan dessutom samma system användas för fjärrstyrd manövrering vid parkering och uppställning på campingplatsen.

All energi och fordonets system övervakas via ett intelligent styrsystem med realtidsdata för batterihälsa, bränslenivå, solinstrålning, vattenstatus och energiförbrukning. Systemet optimerar automatiskt laddning, generatoranvändningen och klimatanläggningen. Evotrex har även utvecklat en särskild Off-Grid Calculator som ska ge realistiska uppskattningar av hur länge man kan klara sig utan extern el baserat på väder, användning och livsstil.

Chassit är byggt kring en förstärkt bilklassad konstruktion med dubbelaxel, terränganpassade däck och justerbar luftfjädring. Luftfjädringen gör det möjligt att höja husvagnen för bättre markfrigång i terräng eller sänka den för förbättrad stabilitet och aerodynamik vid landsvägskörning.



Bak finns en motoriserad uteplats på fyra kvadratmeter som fälls ned med en knapptryckning. Konstruktionen kan även användas som ramp för lastning av exempelvis cyklar och annan utrustning.

Viktigt steg för friluftslivet

Evotrex beskriver lanseringen som ett viktigt steg för friluftslivet. Företagets VD och grundare Alex Xiao säger att målet varit att ta bort kompromisser vid längre resor utanför elnätet:

– Vårt mål med PG5 var att utforma en husbil som ger äventyrare möjlighet att utforska utan kompromisser. Förmågan att generera egen el, tillsammans med ett intelligent energihanteringssystem, ger den komfort, tillförlitlighet och kontroll som krävs för trygga och självsäkra resor utanför elnätet, berättar Alex Xiao.

Husvagnen ska lanseras i USA i slutet av detta året och kommer att kosta motsvarande 1,1 miljoner kronor. Några uppgifter om Evotrex har Europa-planer finns inte.

Evotrex är inte det enda företaget som utvecklat husvagnar med speciell hänsyn till elbilar. För ett par år sedan påbörjade tyska husvagnstillverkaren Dethleffs ett projekt där man utvecklade en husvagn med eget batteri och stödmotor för att hjälpa till under färden. Det har mynnat ut i prototypen E.Home Caravan som **genomgått en rad uppmärksammade tester**.



Kristofer Rask

10. Fyrhjulsdriven Scania för tuff terräng

Publicerat av [ulo](#) 11 januari 2026

En fyrhjulsdriven buss som klarar tuffa vägar och terrängkörning och som kan ta mer än 40 passagerare lanseras i sommar. Bussen är byggd på chassi från Scania och kommer att premiärvisas i juli på bussmässan i Sydney i Australien.



En fyrhjulsdriven Scania för tuffa vägar

Det är det australiensiska företaget AutoBus Australia som bygger bussen som är särskilt konstruerad för att klara att köra även i tuff terräng.

Bussen har fått namnet Trubus, och är i första hand avsedd för landets snabbt växande gruvindustri och dess behov av personaltransporter till och från gruvorna. Den har konstruerats för att ha en hög markfrigång och klara de ofta branta vägarna i gruvorna där vanliga bussar inte kan köra.

AutoBus Australia konstaterar att gruvindustrin i landet sysselsätter 300 000 gruvarbetare och att ytterligare 22 000 gruvarbetare behöver rekryteras de närmaste åren. Det gör att behovet av personaltransporter till och från gruvorna är stort.

Att ersätta mindre personalbussar med fullstora innebär betydande fördelar för gruvorna, menar AutoBus Australia: det behövs färre förare, färre fordon och minskade drivmedelskostnader.

Bussen är byggd på Scantias lastbilschassi P320 Euro 6 B4x4HZ med en niolitersmotor på 320 hästkrafter. Den får premiär på [Australasia Bus & Coach Expo](#) i Sydney 15-16 juli.

11. Alfa Romeo 147 GTA var en attraktiv ”mini-Ferrari”

Publicerad 2026-01-11 6:30 Text Calle Carlquist

Accelerationen kanske inte rår på moderna elbilar, men Alfa Romeos prestandaversion av 147-modellen bräddar nästan alla andra när det gäller karaktär.



Stort effektuttag och våldsam fartökning är inte så mycket att yvas över i elbilarnas tidevarv. Nästan varje småbil på marknaden accelererar ju som en racerbil gjorde på 1960-talet.

För 20 år sedan var det annorlunda. Det räckte med 100–130 hästar i de flesta bilar i Golf-klassen och gjorde det inte det fanns ett pärlband av GTI-versioner att ta till. Sådana är nästan helt borta i dagens utbud, men när historien om dem ska skrivas finns det en riktig specialare som inte får glömmas bort: Alfa Romeo 147 GTA.

Det är just en sådan som rattas på bilden av en 20 år yngre upplaga av Vi Bilägares nuvarande testchef Tommy Wahlström. Undra på att han ser nöjd ut: GTA-versionen var det häftigaste som kunde tänkas i klassen, eller ”Råaste Golfracern” som rubriken löd i nummer 1/2005.

147 GTA försågs från fabrik med Alfa Romeos klassiska V6-maskin ”Busso” och hade 3,2 liters cylindervolym och hela 250 hästkrafter, alla på framhjulen.

Totalt byggdes drygt 650 000 Alfa Romeo 147 men andelen GTA var försvinnande liten. Mellan 2002 och 2005 blev det 5 029 exemplar, varav 1 004 hade den ”halvsekventiella” lådan Selespeed, en manuell växellåda med elektrohydraulisk koppling. Lådan kunde också skötas manuellt med så kallade paddlar vid ratten, en modefluga som hållit i sig oväntat länge sedan dess.



V6-motorn i Alfa Romeo GTA hade en "dov ton, fylld av blod, must, mäg och nerv", skrev Tommy Wahlström.

I själva verket är denna särpling så attraktiv i entusiasternas ögon att det faktiskt finns fler i landet nu än det gjorde medan den importerades: 34 stycken. Det där med "förödande totalekonomi" som det uttrycktes i texten var nog ett spåfel. På frågan "Bra köp?" svarade Wahlström frankt: "Är man kär så är man!" Hur rätt hade han inte i det?!

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Alfasud var rolig och intressant men dödsdomd



Calle Carlquist



12. Goliath GP 700 Sports Coupé är en av de hetaste tvåtaktarna någonsin

Av Frank B. Meyer

10 december 2025 06:00



Ögonen och skärmarna påminner om Porsche 356, men grillen på Goliath GP 700 Sportcoupé är prydd med den rödvita Bremen-flaggan.

Goliath GP 700 Sports Coupé, 1952/1953

Den ser lite ut som en Porsche 356, men som den är i den här artikeln: Goliath GP 700 sportcoupé låter inte heller som den. Utan som en Goliath 700 E, från vilken den har teknologin. Med andra ord, en tvåcylindrig tvåtaktsmotor med insprutning.

Injektion? År 1952, när praktiskt taget varje bil med bensinmotor hade en förgasare? Ja, Goliath var mycket progressiv, liksom de andra varumärkena från Borgwardgruppen i Bremen.

Bosch-insprutningssystemet härstammade från dieselmotorer. En tvåtakts bensinmotor kräver mer än dubbelt så höga varvtal från insprutningspumpen som en fyrtakts diesel. Därför måste pumpen vara av hög kvalitet.



På uppdrag av ägaren Heiko Seekamp restaurerade Oliver Herbolzheimer Rometsch-karossen och Goliath-teknologin. Små bakljus från Borgward Hansa 1800, motsvarande tunna avgasrör.

Insprutningen ökade effekten i tvåtaktsmotorn med 16 procent, och i Goliath GP 700 sportcoupé producerar motorn till och med tio procent mer. Det låter stoltare än "Insprutningen ökade effekten i tvåtaktsmotorn från 25 till 29 hk, i Goliath GP 700 sportcoupé producerar motorn tre hk mer", även om detta är fakta.

Om du sätter fart på den bubblande motorn kommer du att bli förvånad över den energiska dragkraften hos 0,7-liters sportbilen och turbinljudet från den viktlösa, högvarviga tvåtaktsmotorn.

Eleganta växlingar på den krompläterade kryckan, bitande bromsar med fyra trummor och den framhjulsdrivna bilens godmodiga natur i kurvor antyder idag att Borgwards Goliath verkligen kan ha varit David bland tomma efterkrigsmotorvägar.

GP 700 sportcoupé kostade 9700 mark – en förmögenhet. Istället fanns läderklädsel och en bra bilradio som standard, Blaupunkt single-wave-enhet typ A 51 EM – inte ens Porsche var särskilt generös.

Men Porschen var snabbare. Och den höll sig inte i värmen med ångbubblor i bränsleledningen lika ofta som Goliath. Som ett resultat byggde Goliath endast 25 enheter, alla för hand.

Vad hände med insprutningstvåtaktsmotorn? Det användes också i en något modifierad form i Gutbrod Superior – där det blev känt som en pionjär inom direktinjektion.

Så synd att denna teknik gjorde sådana bilar fortfarande ganska dyra och att den först blev etablerad på 90-talet. Så även i dagens förbränningsbilar, nästan alla med direktinsprutning, finns det fortfarande en bit tvåtaktshistoria.



Den nätta tvåcylindriga tvåtaktsmotorn hukar tvärs över framaxeln på Goliath GP 700 sportcoupé, insprutningssystemet är dolt i "källaren".

Tekniska data Goliath GP 700 Sport Coupé

- **Motor** Tvåcylindrig tvåtakts radmotor, tvärställd fram, Bosch bränsleinsprutning
- **Förflyttning** 688 cm³
- **Prestanda** 23,5 kW/32 hk vid 4000 varv/min
- **Max. vridmoment** 59 Nm vid 2500 varv/min
- **Kör** Fyrväxlad manuell växellåda, framhjulsdraft
- **Acceleration** 0–100 km/h cirka 60 s
- **Toppfart** 125 km/h
- **Chassi** två tvärgående bladfjädrar fram, styv axel på längsgående bladfjädrar bak
- **Bromsar** fram/bak trumma/trumma, hydraulisk
- **Längd/bredd/höjd** 4000/1545/1250 mm
- **Hjulbas** 2300 mm
- **Egenvikt** 830 kg
- **Konsumtion** ca 8 liters blandning/100 km
- **Fabrikspris (1952)** 9700 Mark



Frank B. Meyer

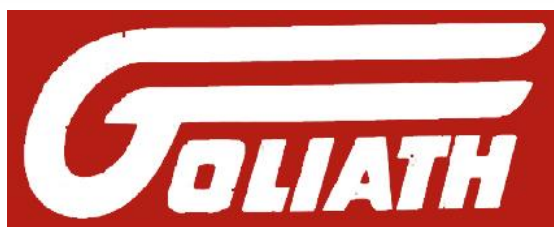
Kommentar

av Frank B. Meyer

Om du slår gäss är det djurplågeri – men om du gasar en tvåtaktare får du gåshud.

Jag tycker det är helt okej att tvåtaktare inte längre promenerar i massor på våra gator, blåar vår luft och tapetserar våra lungor. Så jag kan vara glad över varje Trabant eller Wartburg, Lloyd eller DKW jag ser (och luktar kort).

Jag kanske inte är ett av tvåtaktsbilar i allmänhet – men var och en av dessa små sportbilar tänder mig verkligen. Inte trots, men också på grund av motorerna. Hur mjukt de spinner när du rullar bekvämt, hur lättfotade de snurrar upp när du gasar dem, och hur aggressivt de galar – det ger mig gåshud!





13. Renault Clio V6 med 254 hk i test

29.03.2019

Med V6:an erbjöd den franska tillverkaren den populära småbilen som en sportversion med en sexcylindrig motor mellan 2000 och 2005. Här är en retroartikel från 2003.



Det som sportavdelningen i Dieppe, Frankrike, satte på hjul i slutet av 90-talet var unikt: V6. Det låter faktiskt ganska ospektakulärt, men förkortningen i slutet står för den snabbaste och mest kraftfulla produktionsbilen i världen vid den tiden. Till och med de tekniska nyckeldatan låter som ren irrationalitet på hjul. Endast 3,84 meter lång, stolta 254 hästkrafter på tvären bakom framsätena och naturligtvis bakhjulsdriven. Sprinten till 100 km/h är klar efter 5,8 sekunder, och vinden tar överhanden först vid 250 km/h. Men det är bara halva sanningen. Andra bilar kan också köra i full fart. Den avgörande faktorn är hur man går till gränsen.

Sportfjädring och bakmonterad sexväxlad växellåda

Särskilt på tvåans och treans växel på den slingrande landsvägen – Clios favoritplats – skriker lusten i evigheten. Omkörningar görs på några sekunder. Till och med tresiffriga hastighetsskyltar får plötsligt en nästan irriterande innebörd. Med den här bilen är du alltid för snabb. Framför allt snabbt omringad. Den tjockkindade fransmannen verkar ha en hög potential för olösta frågor om mänskligheten. För så fort Clio parkerar eller tankar surrar motorexperterna upp som malar till ljuset. Vi öppnar det främre kapellet. Men som du kan se ser de ingenting. Där Clio ursprungligen hade sin drivkraft – den gapande tomheten. Där väntar bara en svart plastbalja på det lilla bagaget. Musiken spelas i bakgrunden.



Där baksätet vanligtvis är placerat sitter treliters V6:an. Det utvecklas mycket ånga och värme. Som tur är finns det luftkonditionering. Längst bak: plats för necessären.

Tyvärr är motorn inklusive den sexväxlade manuella växellådan inte lika aptitretande som i Ferrari 360 Modena, utan är pliktskyldigt inkapslad under två tjocka täcken. Ändå märker alla omedelbart att det inte finns någon bländare här.





*Clio V6 är ingen lättviktare på 1475 kg,
men den kan nå 100 km/h på mindre än sex sekunder.*

Djävrt utseende i Clio V6

Optiken är ärlig. Det är så mycket deras stora luftintag behöver, sportfjädringen behöver sina breda 18-tumshjul och sina fyra ventilerade skivbromsar. Och vissa racingapplikationer som det speciella tanklocket, bikakegrillen och de centralt placerade avgasrören verkar inte heller krampaktigt påsatta. Basmotorn i Clio är en treliters V6 med 207 hk från. Med en fullständig omdesign av cylinderhuvudet, högre kompression och förbättrad ventilation i insugs- och avgaskanalerna uppnådde ingenjörerna en ökning av effekten till 254 hk (föregångaren 226 hk). Det ökade från 285 till 300. Från de första gasslagen blir det tydligt att racingtekniker var i arbete här. Motto: Inte bara roligt under foten, utan också roligt för öronen. V6 låter underbart klangfullt. Motorn varvar gärna upp till 7000 rpm. Växlingarna är smidiga, även den andra går lätt över 100 km/h. Det är bra att vi inte är på allmänna vägar just nu, men kan sporra Clio på racerbanan i Albi i södra Frankrike.

Viktfördelning 40/60

Den bakhjulsdrivna bilen verkar bokstavligen klösa i asfalten när den accelererar ut (viktfördelning fram/bak 40:60). De nya Michelin Pilot Sport 2-däcken, som V6:an (efter GT 2) rullar på som standard, spelar en stor roll för den goda hanteringen. De har två olika blandningar på slitbanan. På utsidan med gott om grepp för höga kurv Hastigheter, på insidan med egenskaper för stabilitet rakt fram, våta förhållanden och lågt rullmotstånd.



Interiören är hemtrevlig

Bara de som verkligen provokativt jagar Clio genom kurvorna kommer att nå dess (och förmodligen också sina egna) gränser. Fram till dess betar den sig något understyrt till neutralläge, först sent rapporterar bakkdelen och vill trycka utåt. Det är bara erfarna ryttare som klarar av den kontrollerade, och den som överdriver får en piruett i gräset. För det finns ingen ombord – och det med flit. Även om Clio V6 är racinglik från utsidan finns det inte mycket som påminner dig om den i interiören. Inga spår av metallisk kyla. Sätena är klädda i läder/Alcantara, allt ser hemtrevligt och varmt ut och bekräftar Renaults påstående att Clio V6 inte längre är en renodlad körmaskin som sin föregångare, utan en GT-modell som lämpar sig för långa sträckor.

Med automatisk klimatanläggning, ljus- och regnsensor

I standardutrustningen ingår automatisk klimatkontroll (som också behövs akut på grund av motorn i kupén), ljus- och regnsensor, radio med CD-växlare, elektriska fönsterhissar och en färddator. Men tyvärr visade det sig att inställningen av fjäddämparen var ganska svår. Ojämnheter i asfalten slår ganska hårt. Långa turer blir snabbt tortyr. Och det initialt inspirerande ljudet är också irriterande i längden i höga hastigheter.

Pris och tekniska data

Priset på knappt 40 000 euro, som ropades in i slutet av 2005, är nu historia: för välbevarade exemplar tas nu betydligt mer ut! Vid tidpunkten för publiceringen av denna artikel den 29 mars 2019 erbjöds sex Clio V6:or på Autoscout24 (ett dotterbolag till Axel Springer Auto Verlag) – Clio V6 är dyr, men garanterar också medlemskap i en mycket exklusiv krets av bilentusiaster: I mitten av 2005 hade 2935 enheter rullat av produktionslinjen, . Renault sålde 4870 exemplar av Renaults första minimotor, Turbo, mellan 1980 och 1986. **till priser mellan 30 000 och 56 000 euro.**

**Specifikationer:**

Sexcylindrig V-motor

- Monterad på tvären framför bakaxeln
- Fyra ventiler per cylinder
- Två överliggande kamaxlar per cylinderrad
- Cylindervolym 2946 cm³
- 187 (254 hk) vid 7150 rpm
- 300 Nm vid 4650 rpm
- Bakhjulsdrift
- Sexväxlad växellåda
- Individuell fjädring
- /Hjul 205/40 ZR 18 fram och 245/45 ZR 18 bak
- Tjänstevikt 1475 kg
- 0–100 km/h på 5,8 sekunder
- Toppfart 250 km/h
- Förbrukning per 100 km 11,9 liter
- 39 900 euro (2005)kW

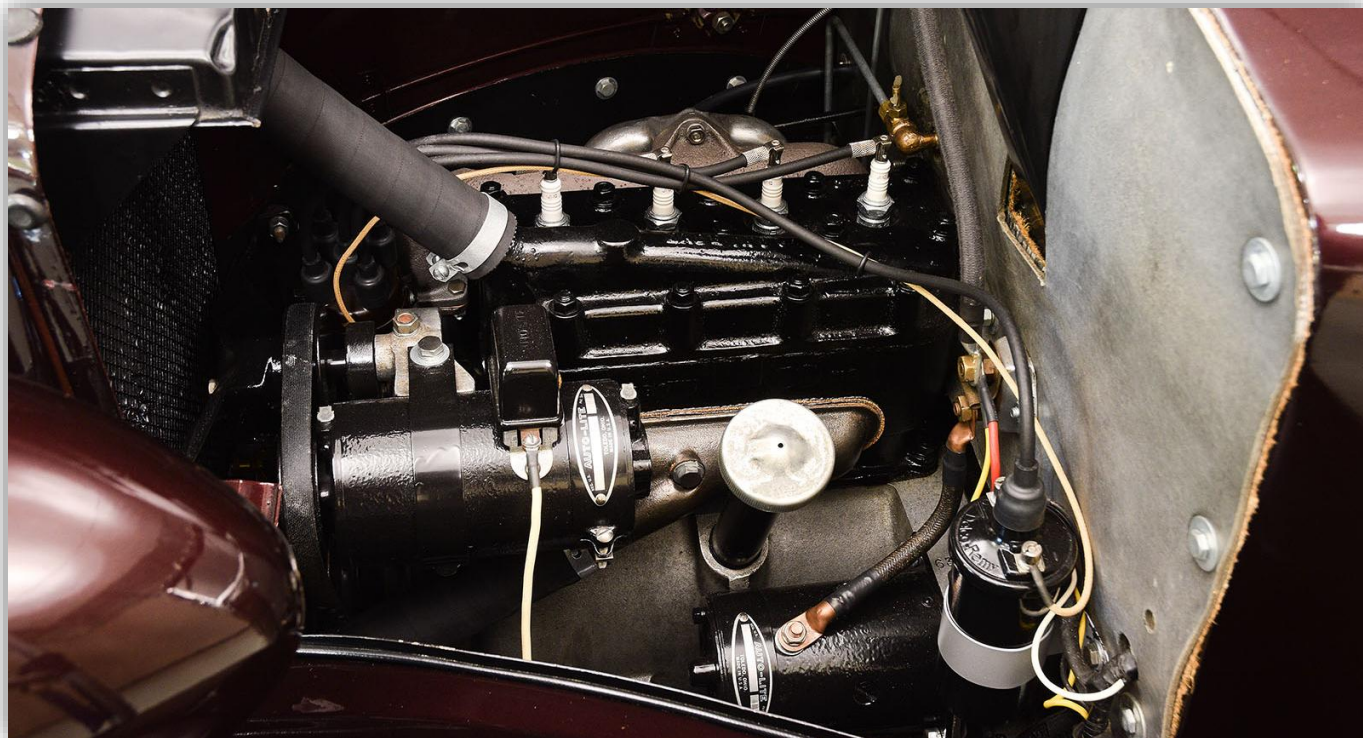


14. Bantam Boulevard Delivery 1938

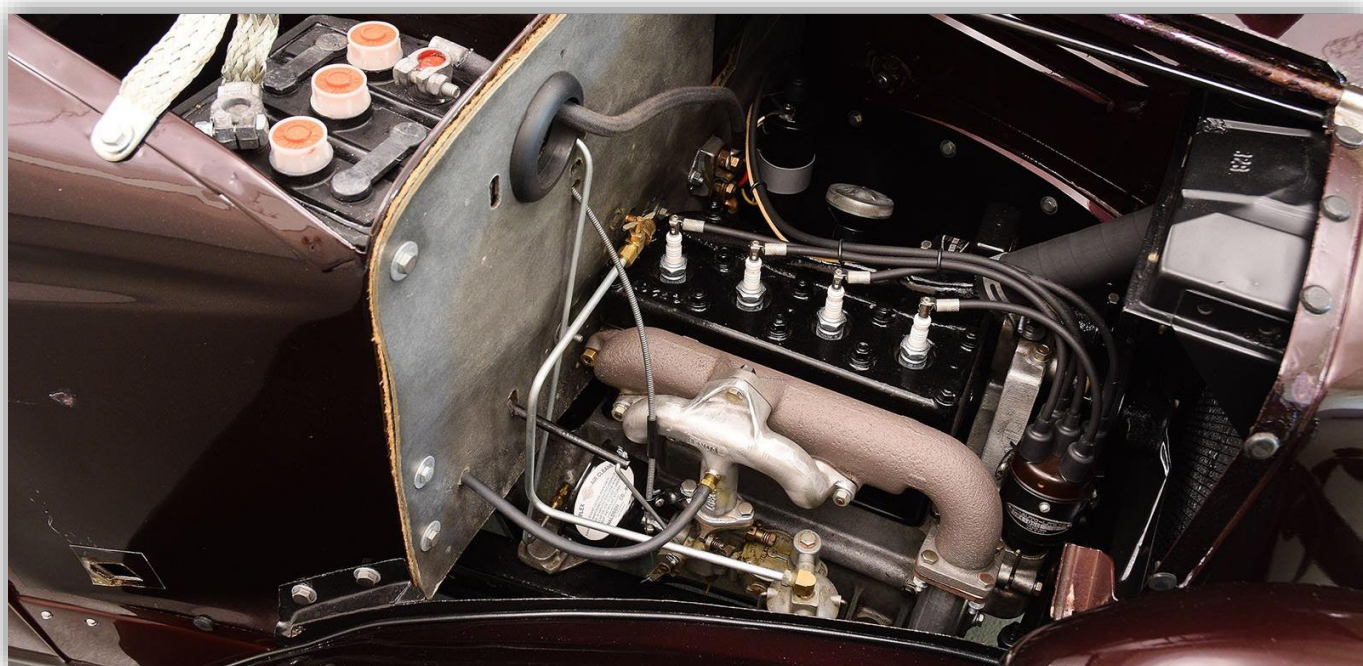


American Austin Automobile Company grundades 1929 i Butler, Pennsylvania. Som namnet antyder byggde de milt "amerikaniserade" versioner av den brittiska Austin Seven. När den stora depressionen slog till rasade värdena på begagnade bilar och marknaden för nya billiga bilar som Seven sinade. Bara några korta år senare, 1934, ansökte företaget om konkurs.





Företaget köptes och omorganiserades av en framgångsrik försäljare i Austin vid namn Roy Evans. Det nya företaget döptes om till American Bantam och produktionen återupptogs 1937, nu med en modifierad bil som inte längre hade några officiella band till Austin i England. De senare bilarna designades av Alexis de Sakhnoffsky, en designer som satte sin prägel på Packards, Auburns och Cords under perioden. Även om American Bantam kanske är mest kända för sina vackra små art deco-minibilar, är de också det företag som är ansvarigt för födelsen av Jeep, eftersom det var American Bantams prototyp som valdes ut av den amerikanska armén för deras nya lätta nyttfordon 1941. Tyvärr hade företaget inte resurser att producera Jeepen i det antal som armén krävde, så projektet flyttades till Willys och Ford. Bantam sipprade ner under kriget och tillverkade släpvagnar till jeepen, långt ifrån de eleganta och roliga små runabouts som hade kommit tidigare.





Denna förtjusande och bedårande 1938 American Bantam är en mycket sällsynt Boulevard Delivery-modell. Endast fem är kända för att existera, och man tror att detta är den första produktionen, eller kanske en prototypmodell. På grund av deras sällsynthet har kloner byggts, men tack vare omfattande forskning av den tidigare ägaren, (N. Mark Becker, nuvarande medordförande för Amelia Island Concours d'Elegance) och omfattande dokumentation, råder det ingen tvekan om att detta är en äkta Boulevard Delivery. Historien om denna vackra lilla maskin inkluderar fullständig ägarhistorik, titeldokument från början av 1940-talet och foton före restaureringen som bekräftar dess äkthet. En fullständig beskrivning av autentiseringsprocessen kommer också att inkluderas.

Verkligen sällsynt och autentisk, denna American Bantam är också ett av de finaste restaurerade exemplen vi har sett. Tvåfärgad rödbrun och svart lack är exceptionell, och den har blivit vackert detaljerad med korrekta whitewall-däck, vackra kromade stötfångare och navkapslar och charmiga vagnsljus på sidan av karossen. Förarutrymmet är klätt i gratis rödbrunt konstläder. Som med alla Boulevard Deliveries har den ett öppet tak över föraren, även om en sufflett i svart canvas ger lite tillfälligt väderskydd och bilen har också en komplett uppsättning sidogardiner. Restaureringen är helt enkelt utsökt, och den har utmärkelserna för att backa upp den. En plakett hedrar minnet av en Roy Evans Trophy-vinst från American Bantam Club, den är en AACA Grand National First Place-vinnare och en AACA Senior-pristagare, och den vann Best in Class vid 2009 Amelia Island Concours d'Elegance mot en utvald grupp av andra dvärghöns. Den här lilla bilen har en enastående, slipad restaurering med mutter och bult.

Med stenhård dokumentation och en restaurering i världsklass är denna American Bantam en samlares dröm. Den enastående proveniensen bidrar bara till dess obestridliga charm. Ur ett stilistiskt perspektiv är det ett förtjusande uttryck för högklassig Art Deco-design, född ur pennan av en mycket välkänd industridesigner. Den kombinerar alla de mest önskvärda aspekterna av en fullständig klassiker, i ett litet, charmigt och helt användbart paket.

Klassiker

15. Grattis Opel Ascona!

Publicerad 21 januari 2009 (uppdaterad 20 januari 2022)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 21 januari då Agnes och Agneta har namnsdag hyllar vi Ascona!



Vad är en Ascona? Ja, en Opel förstås, men vad är den uppkallad efter? Det låter nästan som ett fantasinamn men Ascona är en kommun i den italienskspråkiga delen av Schweiz.

Ascona var på GM-språk en s.k. gap-slotter, den fyllde en marknadslucka mellan Kadett och Rekord när den först uppenbarade sig som 1971 års modell. Ascona A var bakhjulsdriven med den största motorn på 1,9 liter blev den en populär rallybil.

Ascona B var även den bakhjulsdriven och presenterades på hösten 1975. Den tillverkades fram till 1981 och den mest minnesvärda versionen är Ascona 400, den sista bakhjulsdrivna bil att vinna världsmästerskapet i rally. Det var 1982 och föraren hette Walter Röhrl. Ascona 400 skördade en del framgångar även 1983, Opel fortsatte köra med den trots att modellserien var nedlagd.

Ersättaren hette Ascona C, en framhjulsdriven "världsbil" som såldes under olika namn i både Europa och USA. Den ersattes 1989 av Vectra.

Namnet Ascona användes faktiskt redan på 1950-talet på en specialmodell av Opel Rekord P1 – som såldes i Schweiz.



Ascona B var lite större. I England hette modellen Vauxhall Cavalier.



Ascona C1 Framhjulsdriven och prisvärd. Spännande? Nja.



Ascona CC GT (C2) 1984–86



Ascona (C3) 1986–88



Carl Legelius



Roger Warolin